Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2228**

16. Wahlperiode 13. 07. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Bundeszuschuss für den Straßentunnel Trave-Querung in Lübeck im Zuge der Bundesstraßen 75 und 104

Mit dem Straßentunnel unter der Trave in Lübeck im Zuge der Bundesstraßen 75 und 104 ging am 26. August 2005 das zweite privat finanzierte Straßenbauprojekt in Betrieb, das nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz als so genanntes F-Modell realisiert wurde. Dieser Straßentunnel liegt wie auch das erste realisierte Projekt, der am 12. September 2003 in Betrieb gegangene Straßentunnel unter der Warnow in Rostock, als Bundesstraße in einer Kommune mit mehr als 80 000 Einwohnern und somit in der Baulast der Kommune. Der Bund gewährte für den Straßentunnel unter der Trave dennoch einen Zuschuss zu den Baukosten von ca. 50 Prozent, was ca. 90 Mio. Euro entspricht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welcher Rechtsgrundlage gewährte die Bundesregierung einen Zuschuss zu den Baukosten in dieser Höhe?
2. Wird oder wurde dieser Zuschuss auf die Länderquote für Investitionen in Bundesfernstraßen des Landes Schleswig-Holstein angerechnet, und ist dieser Zuschuss einem Investitionsprogramm des Bundes zugeordnet?
3. Warum gewährte die Bundesregierung einen Zuschuss zu den Baukosten in dieser Höhe, obwohl sich dieses Projekt in der Baulast der Kommune Lübeck befindet?
4. Warum heißt es noch in den Straßenbauberichten 2003 und 2004, dass der Bund nur bis zu 20 Prozent der Baukosten bei einem Projekt nach dem F-Modell als Zuschuss gewährt, wohingegen eine entsprechende Aussage im Straßenbaubericht 2005 nicht mehr enthalten ist?
5. Gewährte der Bund einen Zuschuss zu den Baukosten für den als F-Modell realisierten Warnow-Tunnel in Rostock?

   Wenn ja

   a) in welcher absoluten und prozentualen Höhe,

   b) mit welchem Verwendungszweck und

   c) aus welchem Grund gewährte der Bund in diesem Fall einen Zuschuss in der genannten Höhe, insbesondere wenn die prozentuale Höhe vom Zuschuss zum Straßentunnel unter der Trave abweicht?

6. Welchen Verwendungszweck hat die Bundesregierung bei der Gewährung des Zuschusses für den Straßentunnel unter der Trave vereinbart oder bestimmt?
7. Warum gibt es laut „Lübecker Nachrichten“ vom 28./29. Mai 2006 einen Streit zwischen der Stadt Lübeck und der Betreibergesellschaft des Herrentunnels über die Verwendung des Bundeszuschusses?
8. Haben bzw. hat das Land Schleswig-Holstein und/oder die Stadt Lübeck einen Zuschuss zu den Baukosten oder andere finanzielle Vorteile gewährt?

   Wenn ja, in welcher Höhe und mit welcher Zweckbindung?

   Wenn nein, warum gewährte nur der Bund einen Zuschuss?
9. Stimmen die Verkehrsprognosen vor dem Bau mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung überein?
   a) Welche Zahlen an Pkw- und Lkw-Durchfahrten, sowohl pro Tag als auch pro Monat, lagen als Verkehrsprognosen bei der Bewilligung des Bundeszuschusses sowie der Genehmigung der Verordnung über die Mauthöhe zu Grunde?
   b) Wie viele Pkw- und Lkw-Durchfahrten gab es seit Öffnung des Tunnels tatsächlich (Angaben bitte sowohl für je einen Durchschnittstageswert als auch gesondert für alle Monate von September 2005 bis Juni 2006)?
10. Sieht die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit des Projektes gesichert?
11. Welche Folgen hätte eine Insolvenz der Betreiberfirma, und wäre in diesem Fall mit einer finanziellen Belastung für den Bund, das Land Schleswig-Holstein und die Stadt Lübeck zu rechnen?
12. Ist eine Veränderung der Verordnung über die Höhe der Maut für die Benutzung des Herrentunnels geplant, und wenn ja, wie soll die zu zahlende Mauthöhe für die verschiedenen Fahrzeugklassen verändert werden?
13. Planen bzw. plant der Bund und/oder das Land Schleswig-Holstein, den Betreibern weitere finanzielle Hilfen zu gewähren?

    Wenn ja, in welcher Höhe, zu welchen Konditionen und mit welchem Verwendungszweck sollen diese gewährt werden?
14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Erfahrungen mit den beiden ersten nach dem F-Modell realisierten und in Betrieb gegangenen Abschnitten von Bundesfernstraßen für die weiteren in Planung befindlichen Straßenbauprojekte, die als F-Modell realisiert werden sollen?
15. Plant die Bundesregierung eine Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes, und wenn ja, welche Bestimmungen sollen wie geändert werden?

Berlin, den 11. Juli 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333